



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

ÚZEMNÍ STUDIE JIŽNÍHO ROZVOJOVÉHO ÚZEMÍ MĚSTA BRNA

URBAN STUDY OF DEVELOPMENT AREA CITY - BRNO

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Veronika Kavková

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. JOSEF SÁTORA, CSc.

BRNO 2017



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3504 Architektura a rozvoj sídel
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student	Bc. Veronika Kavková
Název	Územní studie jižního rozvojového území města Brna
Vedoucí práce	Ing. arch. Josef Sátora, CSc.
Datum zadání	30. 11. 2016
Datum odevzdání	19. 5. 2017

V Brně dne 30. 11. 2016

doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

Územní plán města Brna, příp. další dílčí dokumentace se vztahem k řešenému území

Day, Christopher: Duch a místo, ERA 2004

Účelové publikace vydané Magistrátem města Brna

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Holl, Steven: Paralaxa; Era 2003

Neufert, Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

Průzkumná a analytická dokumentace řešeného území Vámi vypracovaná

Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Vyhláška 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby

Další související vyhlášky, technické normy, hygienické předpisy a odborná periodika

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Předmětem zadání je idea využití ploch v jižním rozvojovém území města Brna. Navrhovaný způsob využití - bydlení, OV, dopravní plochy a krajinná zeleň. Návrhové území řešte pro střednědobý časový horizont, zvláště s ohledem na upřesňující urbanistické požadavky MmB.

Hlavním cílem řešení je navrhnout takové funkční, provozní a prostorové řešení území, které by efektivní formou zhodnotilo disponibilní využitelné plochy. Pro vlastní návrh je důležité stanovení limitů využití území s podporou rozvoje doplňkových funkcí.

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanistickou studii
- Model

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnici děkana č. 12/2009 vč. příloh č. 1,2,3: Úprava odevzdání a zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací (VŠKP) na FAST VUT.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A.DOKLADOVÁ ČÁST

B.URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě
- urbanistická studie s přílohami v úměrných měřítcích
- urbanistický detail v měř. 1:500 (příp. 1:1000)
- kompletní dokumentace ve formátu A3 a samostatně na formátech A2-A1
- presentační plakát 700/1000mm na výšku

C.URBANISTICKÝ MODEL

CD s dokumentací celého projektu s dodržením metodiky archivace

Struktura diplomové práce

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava,

odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Josef Sátora, CSc.
Vedoucí diplomové práce

ABSTRAKT

Cílem diplomové práce je návrh využití ploch území, které spadá do jednoho z navrhovaných rozvojových směrů města Brna. Řešeným územím je lokalita pod dálnicí D1, u soutoku řek Svatky a Svitavy, v městské části Brno-jih. V tomto území se nacházejí vesnice Dolní Heršpice a Přížrenice, které jsou sevřeny okolní zástavbou převážně obchodně-průmyslového charakteru.

Předmětem diplomové práce je zejména prověření možnosti využití ploch pro bydlení, kterých v Brně ubývá.

Výsledkem práce je urbanistická idea nastiňující možné funkční využití rozsáhlého území 380 ha a námětová studie urbanistické struktury v konkrétní vymezené části.

KLÍČOVÁ SLOVA

Brno-jih, Dolní Heršpice, Přížrenice, rozvojové území, rozvojový směr, urbanistická idea, urbanistická struktura, územní studie, funkční využití

ABSTRACT

The aim of this diploma thesis is to elaborate an area which belongs to one of the proposed development directions of Brno city. The area is located under the D1 highway adjacent to the confluence of Svatka and Svitava rivers in the Brno-jih district. There are two villages in the area – Dolní Heršpice and Přížrenice – which are surrounded by buildings of mainly business and industrial character.

The objective of this work is to review the possibility of utilizing the defined area for living as the number of similar areas in Brno is decreasing.

The result of the diploma thesis is an urbanistic idea outlining possible functional use of a large area covering 380 ha, and a thematic study of an urbanistic structure in a particularly defined part.

KEYWORDS

Brno-jih, Dolní Heršpice, Přížrenice, development area, development direction, urbanistic idea, urban structure, study of the territory, functional use

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE VŠKP

Bc. Veronika Kavková *Územní studie jižního rozvojového území města Brna*. Brno, 2017. 42 s., 268 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Josef Sátora, CSc.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 18. 5. 2017

Bc. Veronika Kavková
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych tímto poděkovala Ing. arch. Josefu Sátorovi, CSc a doc. Ing. Janu Pavlíčkovi, CSc. za odborné vedení a cenné rady a také mým blízkým, kteří mi byli oporou po celou dobu studia.

OBSAH

1. Úvod	8
2. Vlastní text práce	9
2.1. Vymezení řešeného území	9
2.2. Rozsah diplomové práce	12
2.3. Urbanistická charakteristika a historie	12
2.4. Vyhodnocení průzkumů a rozborů, definované problémy, limity území a rozvojové záměry	13
2.4.1. Doprava	14
2.4.2. Urbanistická struktura	14
2.4.3. Limity využití území	15
2.5. Hodnoty území	16
2.6. Komplexní řešení území	17
2.6.1. Urbanistický koncept – idea řešení	17
2.6.2. Urbanistické řešení	18
2.6.3. Bilance území	22
2.7. Výřez území	24
2.7.1. Urbanistický koncept – idea řešení	24
2.7.2. Urbanistické řešení	25
2.7.3. Bilance 3. etapy	32
3. Závěr	33
Seznam použitých zdrojů	34
Seznam použitých zkratk a symbolů	38
Seznam příloh	39

1. ÚVOD

Po dlouhá léta byly stavby pro bydlení soustřeďovány na kopcovitý sever Brna, do území s příznivými podmínkami pro život, dostatkem slunečních paprsků a bohaté okolní přírody. Tím však zároveň postupně docházelo k diferenciaci města a nutnosti dojíždět za prací na jih Brna.

V průběhu času tak docházelo a dochází k vyčerpání hlavních rozvojových ploch vzhledem k ohraničujícím lesním porostům. Proto jsou v současné době hledány další možné lokality pro rozvoj bydlení.

Jedním z hlavních směrů rozvoje pro bydlení, definované městem Brnem, je i řešení území diplomové práce na jihu Brna, konkrétně území pod dálnicí D1, u soutoku řek Svatky a Svitavy. Toto území je v kontextu celého Brna specifické a je zapotřebí k němu takto přistupovat.

Lokalita se nachází na křižovatkách komunikací vyššího řádu, jako je zmiňovaná dálnice D1, dálnice D2, rychlostní komunikace I/52 Vídeňská a železniční koridor Brno-Břeclav. Tyto dopravní tepny vytvářejí pro území dominantní bariéry. Z hlediska výhod pro území se však lze na některé z nich dívat i jako na příležitost.

Lokalita je rovněž ojedinělá i z hlediska struktury zástavby, kterou tvoří jedny z nejlépe hmotově dochovaných vesnických celků na území města Brna – Dolní Heršpice a Přízřenice. Historická jádra vesnic však byla v průběhu let doplňována dobovými formami bydlení, ale i rozsáhlými skladovacími a výrobními areály. Kontrast k měřítku vesnic vytváří také okolní zástavba nákupních center, výrobních hal i skladovacích objektů (podél ulice Vídeňské i plochy na opačné straně dálnice D1).

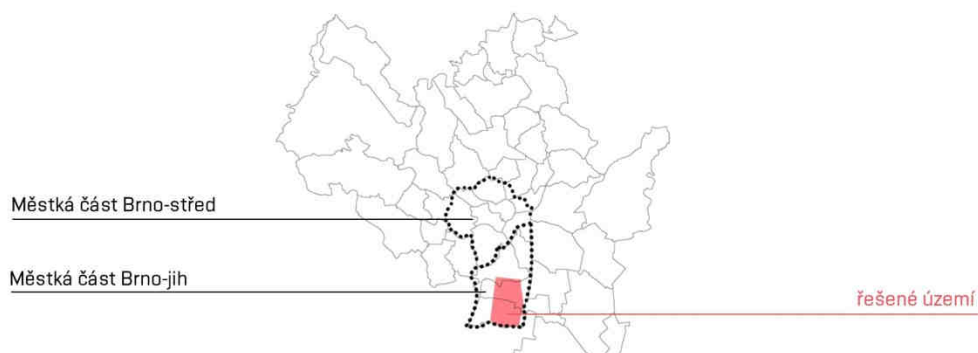
Vzhledem k rozloze řešeného území, které tvoří téměř polovinu městské části Brno-jih, bylo zapotřebí zabývat se územím komplexně. Z tohoto důvodu diplomová práce navazuje na předdiplomní projekt, jehož předmětem bylo dopravní a funkční řešení celého území. Diplomní projekt je již podrobně zaměřen na strukturu zástavby v konkrétní vymezené části.

Cílem práce je návrh prověřovací územní studie, která poukáže na možné soustředění ploch pro bydlení do této rozvojové lokality.

2. VLASTNÍ TEXT PRÁCE

2.1. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Rozvojová oblast se nachází v jižní části města, konkrétně v městské části Brno-jih, v katastrálních územích Dolní Heršpic a Přízřenic, na soutoku řek Svitavy a Svratky.



obr. 1 - Mapa katastrálních území města Brna

Vzdálenost od centra města činí vzdušnou čarou přibližně 5 km. Území o celkové rozloze cca 380 ha je vymezeno hned několika dominantními dopravními tepnami, díky kterým je tato lokalita v rámci Brna specifická.



obr. 2 – Schématická mapa Brna s vyznačenými dopravními tepnami

Území se nachází na křížení dvou významných komunikací – dálnice D1 vymezuje území ze severní strany a dálnice D2 tvoří s řekou Svitavou východní hranici území.

Ze západní strany tvoří dopravní i hlukovou bariéru železniční koridor Brno-Břeclav a současně v souběhu s ním i ulice Vídeňská s významnou obchodně-průmyslovou zónou.

Jižní hranici představuje Moravanský potok, který odděluje řešené území od města Modřice.

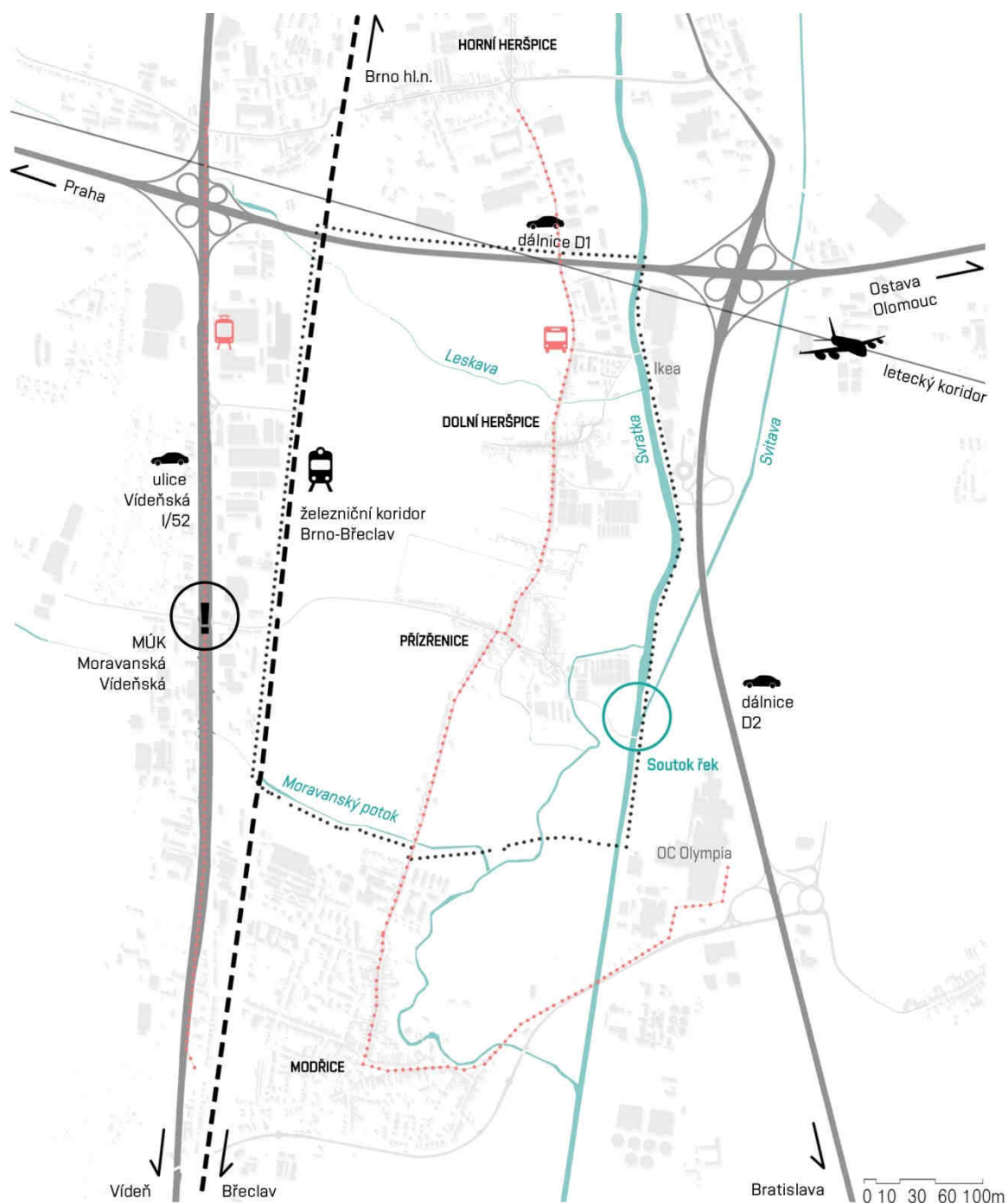
Lokalita díky dálnicím D1 a D2, rychlostní komunikaci I/52 i železničnímu koridoru disponuje dobrými vazbami na centrum a další významná města jako jsou Praha, Olomouc, Ostrava, ale i Vídeň a Bratislava. Pro využití tohoto potenciálu je nezbytné vyřešit problémy týkající se napojení řešeného území na tuto stávající dopravní infrastrukturu.

Ve vzdálenosti cca 10 km se nachází mezinárodní letiště Tuřany, jehož koridor protíná část řešeného území.

Propojení území s centrem Brna hromadnou dopravou je z převážné části pokryto pouze autobusovou linkou č. 49 s konečnou zastávkou u nákupního centra Olympia. Pěší napojení na tramvajovou linku č. 2 je možné pouze přes železniční přejezd na ulici Moravanská a je proto nevyhovující.

Nejrychlejší spojení s centrem by umožňoval železniční koridor, který tvoří bariéru, ale současně vytváří i příležitost. V současné době se nejbližší železniční zastávka nachází v Modřicích, další potom v Horních Heršpicích.

Potenciál v cyklodopravě tvoří významná cyklotrasa č. 4, která je součástí mezinárodní trasy Greenways vedoucí z Krakova přes Moravu do Vídně a mezinárodní cyklotrasa Euro-velo č. 6 Vídeň-Praha-Mnichov-Frankfurt.

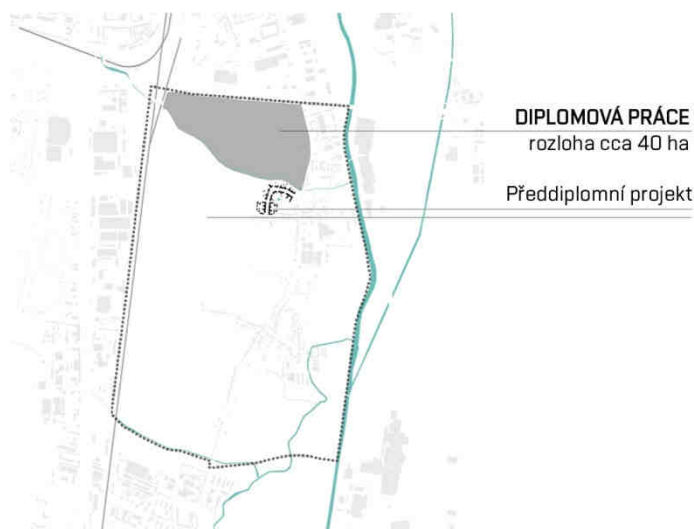


obr. 3 – Dopravní vazby

2.2. ROZSAH DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomová práce částečně navazuje na předdiplomní projekt, jehož cílem byla komplexní analýza řešeného území, návrh funkčních ploch a dopravní řešení. Součástí projektu byl návrh nové ulice v Dolních Heršpicích v rámci první a druhé navržené etapy – obnova a dostavba stávající zástavby s důrazem na ochranu historického jádra.

Diplomová práce se tak zabývá již třetí navrženou etapou, a to severní částí KÚ Dolních Heršpic s názvem Pod Větrolamem.



obr. 4 – Rozsah diplomové práce

2.3. URBANISTICKÁ CHARAKTERISTIKA A HISTORIE

Řešené území se rozkládá v katastrálním území Dolních Heršpic a Přízřenic, jejichž součástí jsou stejnojmenné historické vesnice.

Jádra Dolních Heršpic i Přízřenic jsou tvořena nízkopodlažní historickou zástavbou, která byla a je doplňována soudobými stavbami pro bydlení.

Významné je však dnes zastoupení dominantních skladovacích a zemědělských areálů, které se rozvíjely v průběhu 70. a 80. let a značně pozměnily historický ráz vesnic. Společně s rozvojem okolních průmyslových a obchodních staveb začala být původně významná zemědělská krajina označována jako tzv. průmyslová zóna města Brna. V současné době je lokalita pojmenovávána též jako tzv. „šedá zóna“, která definuje prohlubující se rozdíl mezi jižní - průmyslovou částí města a severní částí, kterou charakterizuje převážně bydlení.

I přes nevyhnutelný průmyslový rozvoj patří dodnes obě vesnice k nejlépe hmotově dochovaným urbanistickým celkům na území města Brna.

Urbanistický vývoj Dolních Heršpic

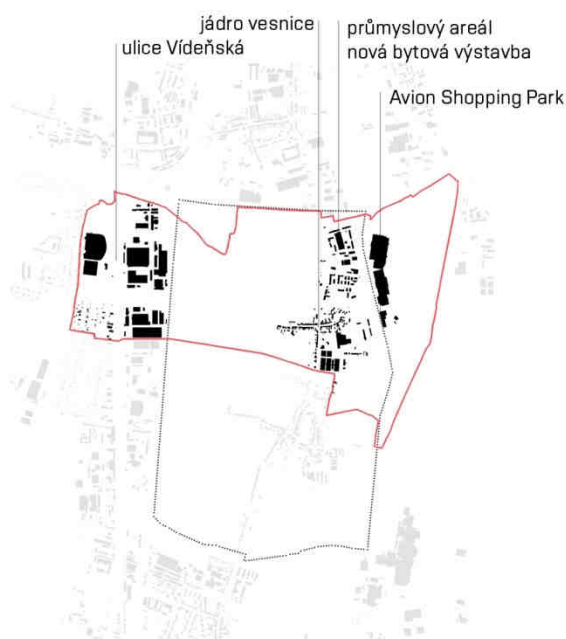
Na počátku 17. století tvořilo vesnici 19 usedlostí, které vymezily původní jádro – náves – dnes Jižní náměstí. Uprostřed návsi se nachází kaplička sv. Kateřiny Sienské, vedle které se v minulosti nacházel rybník.

Jádro vesnice je kolmo napojeno na dnešní ulici Havránkovu, kterou původně tvořila tzv. Královská cesta z Vídně do Brna.

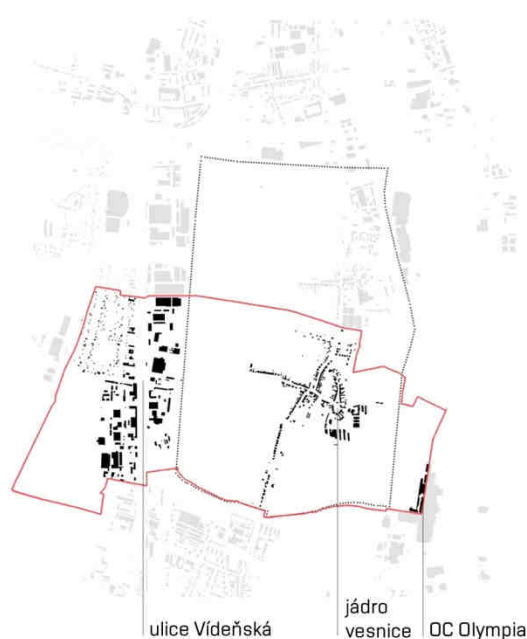
Dnes se katastrální území Dolních Heršpic skládá ze dvou výrazně odlišných částí. Západní obchodně-průmyslová část se rozkládá podél ulice Vídeňské a zásobuje město mnoha pracovními příležitostmi.

Naopak východní část je tvořena původním historicky cenným jádrem vesnice,

průmyslovým areálem pod dálnicí D1, nově vznikající obytnou zástavbou nad říčkou Leskavou a nákupní zónou Avion Shopping Park Brno ležící na levém břehu řeky Svratky.



obr. 5 – Katastrální území Dolních Heršpic



obr. 6 – Katastrální území Přízřenic

Urbanistický vývoj Přízřenic

Přízřenice byly založeny, obdobně jako Dolní Heršpice, východně od staré „Královské cesty“ a jejich urbanistický vývoj je velice podobný.

Kapkovitý tvar návsi byl dříve obtékán říčním ramenem, které připomíná název ulice – Jezerní. Uprostřed návsi – Starého náměstí se nachází kostel sv. Markéty, který byl po r. 1897 přebudován z původní kaple Panny Marie.

Parcely stávající zástavby stále odkazují na parcely původní úzké plužiny.

Přízřenice jsou dodnes téměř dvojnásobně větší než Dolní Heršpice. Již na počátku 17. století tvořilo vesnici 29 usedlostí. V současné době má tato vesnice 905 obyvatel, zatímco Dolní Heršpice 595.

Urbanistická struktura je opět složena z rozdílných částí. Západní část tvoří obchodně-průmyslová zóna na ulici Vídeňské a na východní straně se rozkládá původní vesnice s novými objekty a část obchodního centra Olympia.

2.4. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A ROZBORŮ, DEFINOVANÉ PROBLÉMY, LIMITY ÚZEMÍ A ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY

S ohledem na stávající situaci i budoucí záměry v území byl vypracován Problémový výkres, který graficky znázorňuje následující informace.

2.4.1. DOPRAVA

Z dopravního hlediska je nezbytné vyřešit napojení nových, ale i stávajících ploch území na komunikace vyšších řádů včetně řešení veřejné dopravy.

Mimoúrovňové křížení

Prvotním a zároveň klíčovým záměrem by měla být výstavba MÚK Moravanská - Vídeňská, která zajistí plynulý přechod přes železniční koridor a ulici Vídeňskou. Zároveň tak vznikne chybějící propojení s obcí Moravany. Součástí by mělo být i řešení podchodu pro chodce přes železniční trať a propojení tak s tramvajovou linkou č. 2.

Navrhované průmyslové plochy (zakotvené v ÚPmB) podél železničního koridoru s sebou přinášejí, dle mého názoru, i potřebu přímého propojení s obchodně-průmyslovou zónou při ulici Vídeňská, alespoň pro pěší dopravu.

Jedním z prověřovaných dopravních řešení bylo i napojení stávající sběrné komunikace do MÚK IKEA. Toto řešení je však problémové z hlediska vlastnických vztahů, stanovisek Ministerstva dopravy a ŘSD ČR i zásahu do areálu zemědělské výstavby a proto není s tímto propojením uvažováno.

Rozšíření dálnice D1

Současným projektem, který významně hlukově ovlivní řešené území, je rozšíření dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice ze současných čtyř na šest pruhů.

Současně s výstavbou nových pruhů je nutné vyřešit i protihlukové opatření, které by eliminovalo hlukovou zátěž. Problém se týká převážně ploch pro bydlení nad Leskavou.

Přechod přes říčku Leskava

V rámci nových zastavitelných ploch bylo nezbytné vyřešit propojení mezi severní a západní částí Dolních Heršpic, které jsou rozděleny říčkou Leskava. V současné ÚPD je navržena realizace dvou mostních objektů, které znamenají vyšší náklady, ale také dvojnásobné přerušení ÚSES.

Modřický obchvat

Jedním z připravovaných projektů je tzv. Modřický obchvat, který přímo napojuje ulici Modřickou na stávající komunikaci II/152. Obchvat by měl zajistit plynulejší dopravu a zamezit zátěži centra Modřic. Realizace si však vyžádá přerušení celistvosti zemědělské půdy a Staré řeky.

2.4.2. URBANISTICKÁ STRUKTURA

Střet stávající a nové zástavby

Z hlediska urbanistické zástavby je území dosti různorodé.

Jedním z definovaných problémů je střet stávající, historicky cenné, urbanistické struktury a nové, navrhované zástavby, které jsou často v těsné blízkosti.

Negativní vliv na obě obce mají i zemědělské a skladovací areály z 90. let minulého století, které jádra vesnic zatěžují nákladní dopravou a hlukem.

V současné době jsou plochy po bývalých pěstitelských sklenících evidovány jako plochy brownfields, o nemalé rozloze 3,5 ha a 1,9 ha – viz Analýza struktury zástavby bližší.

Urbanistické záměry

V současné době probíhá realizace II. etapy obytného souboru při ulici Bernáčkova a Havránkové, která spočívá ve výstavbě pětipodlažních bytových domů s mírnými sedlovými střechami. Svou výškou domy výrazně převyšují okolní nízkopodlažní zástavbu při vjezdu do obce.

V první etapě bylo postaveno 10 čtyřpodlažních bytových domů s plochými střechami s dvanácti bytovými jednotkami.

Pro území bylo navrženo již několik urbanistických záměrů. Jedním z nich je zmiňovaný obytný soubor v Dolních Heršpicích, který bude již v nejbližší době dokončen.

Dalšími projekty je obytný soubor „Na slunné louce“ v Přízřenicích a při ulici Modřická vznikla stejnojmenná studie prověřující novou výstavbu rodinných domů.

Poslední zmiňovanou studií je Intermodální logistické centrum Brno při železničním koridoru mezi potokem Leskavou a ulicí Moravanskou, které by zajišťovalo překládku zásilek mezi železniční tratí a silniční dopravou. Návrh respektuje navržené plochy ÚPD.

Více viz analýza řešených projektů v území.

Územní plán

V platném územním plánu z roku 1994 jsou nové plochy pro bydlení často v těsné blízkosti se stávajícími plochami vesnic, čímž by došlo ke sjednocení stávající i nové zástavby.

V severní části Dolních Heršpic je navržena rozsáhlá plocha pracovních aktivit. Bližší analýza - viz Urbanistická koncepce – idea řešení.

V připravovaném územním plánu je řešené území vyznačeno jako „území, kde změny využití prověří územní studie“.

Pro území byla v roce 2009 zpracována podrobná územní studie ve dvou variantách od atelieru ERA – sdružení architektů Fixel a Pech. Viz Analýza územní studie.

2.4.3. LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Hluková zátěž

Hlukovou zátěží je ovlivněna převážně severní část řešeného území, na kterou ze tří stran působí liniové zdroje hluku. Přípustná hladina hlukové imise pro obytnou zástavbu je stanovena až ve vzdálenosti cca 300 m od dálnice D1 ve volném terénu.

Z hlediska hlukové zátěže je rovněž výrazným omezením i hygienické pásmo letiště, které ovlivňuje severní část řešeného území.

Záplavové území a aktivní zóna

Významným limitem využití území je záplavové území Q100 Svratky a Leskavy, které zásadně ovlivňuje řešené území nad říčkou Leskava. Pro toto území je navíc stanovena tzv. aktivní zóna záplavového území, která významně omezuje novou zástavbu. Výstavba nových objektů je tak podmíněna realizací protipovodňového opatření, které by výrazně zmenšilo rozsah zasažených oblastí. Koncepce řešení vychází z Generelu odvodnění města Brna z r. 2010.

Bezpečnostní a ochranná pásma

Rovnoběžně s ulicí Chlebodárovou je podél Leskavy vedeno ochranné a bezpečnostní pásmo VTL a VTL, které se dále rozvětňuje směrem na sever. Toto pásmo výrazně ovlivňuje možnosti umístění veškerých objektů.

Další ochranná a bezpečnostní pásma jsou vyznačena v problémovém výkrese.

Územní systém ekologické stability

V řešeném území, zejména pak kolem Leskavy, se nacházejí vymezené plochy ÚSES v podobě biocenter a biokoridorů. Vymezení je zakotveno v platném Územním plánu města Brna.

NATURA 2000

Významný krajinný prvek a evropsky významnou lokalitu EVL tvoří Modřické rameno, neboli Stará řeka, spadající do území města Brna a Modřice.

Znečištění území

V řešeném území se nacházejí plochy s nadměrnou ekologickou zátěží, která spočívá v kontaminaci podzemních vod chlorovanými uhlovodíky. Tyto plochy je proto vhodné ponechat mezi poslední etapy výstavby.

Vybavenost

V návrhu je nezbytné řešit i odpovídající vybavenost, která by byla v případě nárůstu počtu obyvatel nedostatečná.

Jedná se zejména o obor školství. Spádovým územím jsou Horní Heršpice se ZŠ Bednářovou. Mateřská školka je v území jedna – MŠ Zelná.

2.5. HODNOTY ÚZEMÍ

Ačkoliv je řešené území obklopeno poměrně nehostinným prostředím, nacházejí se zde i místa, která jeho hodnotu zvyšují. Zejména přírodní prvky vytvářejí příležitost pro návrh nového území. V současné době je nejvyhledávanějším místem pro rekreaci zmiňovaný soutok Svatky a Svitavy, který navazuje na soustavu Natura 2000, kterou tvoří tzv. Stará řeka (neboli Modřické rameno) procházející mlýnským náhonem v Přízřenicích.

Pro řešené území diplomové práce je pak významným prvkem říčka Leskava s liniovou břehovou zelení, která tvoří základ lokálního biokoridoru.

Zemědělský půdní fond je základním přírodním bohatstvím země, které je potřeba chránit a proto je zapotřebí zvážit rozsah nové zástavby.

Bezpochyby významnou hodnotou je původní zástavba vesnic, která si do dnešní doby zachovala svůj historický ráz i přes obklopující průmyslově-obchodní zástavbu.

Mezi další hodnoty území se řadí i konkrétní stavby, například Kostel sv. Markéty a bývalý zámek na Starém náměstí v Přízřenicích nebo Kaplička sv. Kateřiny Sienské na Jižním náměstí v Dolních Heršpicích.

Více viz výkres Hodnoty území.

2.6. KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ ÚZEMÍ

2.6.1. URBANISTICKÝ KONCEPT – IDEA ŘEŠENÍ

Diplomová práce prověřuje umístění ploch do bydlení do této, možná ne na první pohled příliš příznivé lokality pro bydlení.

Důvodů proč sem směřovat bydlení je však několik. Jedním z nich je zmiňovaný rozdíl mezi severem a jihem. Koncentrací bydlení na sever Brna dochází k zónování města a tím nutnosti dojíždět na velké vzdálenosti, často přes celé město.

Příznivé plochy pro bydlení na severu jsou však téměř vyčerpány a jsou tudíž hledány alternativy, které však s sebou často přinášejí potřebu vstupních investic.

V řešeném území DP je zapotřebí investovat do realizace protihlukové a protipovodňové bariéry, díky kterým však získáme rozsáhlé rozvojové plochy.

Platný ÚPmB navrhuje v území, kromě ploch pro bydlení i plochy pro pracovní aktivity, konkrétně dvě plochy pro průmysl. „Tyto plochy slouží výhradně pro umístění výrobních a nevýrobních provozoven, jejichž vlivy se projevují i vně objektu nad hygienicky přípustnou mez, avšak nepřesahují území vymezené hranicí areálu nebo vyhlášeným hygienickým pásmem“.^[46]

V plochách při železničním koridoru bylo navrženo zmiňované intermodální centrum ČD. Z hlediska další hlukové zátěže navržených ploch pro bydlení a z důvodu dopravního napojení, DP potlačuje oproti ÚPmB plochy pro průmysl přímo pod dálnicí D1. Ačkoliv se plocha nachází přímo pod dálnicí, je dopravní propojení zajištěno více než 2 km obslužných komunikací na ulicích Sokolova a Kšírova, které jsou již zatíženy dopravou pro stávající průmyslové plochy.

Naopak plocha druhá, vedle železničního koridoru a ulice Vídeňské, má dle mého názoru, silnější potenciál.

Ten spočívá zejména v dopravním napojení pomocí budoucí mimoúrovňové křižovatky, propojením se stávající obchodně – průmyslovou zónou a zároveň napojením na železniční koridor.

Nezbytnou součástí je i řešení otázky veřejné dopravy, která by umožňovala rychlé a výhodné propojení s centrem města a eliminovala by zátěž města automobilovou dopravou.

Nejsilnější potenciál má dle mého názoru železniční koridor a tedy realizace vlakové zastávky.

Nejsilnějšími aspekty ovlivňujícími řešení celého území byly stávající urbanistické celky a nehostinné, v rámci Brna ojedinělé, okolní prostředí.

Urbanistický koncept by měl proto, dle mého názoru, respektovat a neutlačovat historicky cenné území, reagovat na územní limity a problémy, a zároveň rozvíjet přírodní potenciál území.

Hlavními cíli návrhu bylo rozdělení území na menší urbanistické celky, které by respektovaly současnou urbanistickou strukturu, přírodní krajinný ráz a měly by příjemné měřítko. Další snahou byla idea etapizace včetně námětu na dostavbu vesnic.

2.6.2. URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Rozsáhlé území jsem se snažila rozdělit racionálními liniovými prvky, které by vytvořily rozlohou obdobné celky.

Samostatné části by pak byly navzájem propojeny uliční zástavbou, zelení a pěšími cestami.

Řešené území je tedy rozděleno pomocí tří jednoduchých hranic.

První hranice vznikla ze snahy oddělit stávající zástavbu od nové kompaktní struktury. Sjednocení obou částí by, dle mého názoru, nebylo vhodné pro stávající rezidenty ani pro nové obyvatele. Touto linií vznikl dominantní zelený pás, který pěší komunikací propojuje všechny územní celky, a ve kterém jsou situována školská zařízení.

Druhou hranici tvoří přírodně dělící pás Leskavy a třetí vymežující linií je zelený pás oddělující katastrální území Dolních Heršpic a Přízřenic.

Tímto jednoduchým rozdělením vznikly tři nové samostatné celky, které si svou velikostí nekonkurují.

Plocha pod ulicí Moravanskou je vzhledem k vzácnosti zemědělského půdního fondu definována jako nezastavitelné území, ve kterém zůstane zachována zemědělská půda navazující na protější plochu přes ulici Modřickou.

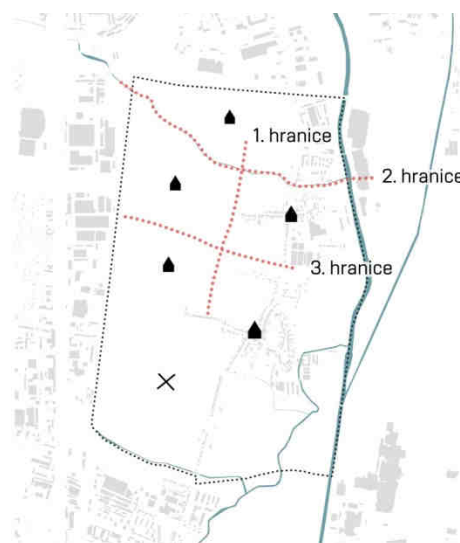
V severní části území je navržena zástavba s převažujícím množstvím rodinných domů v návaznosti na rekreační park.

V dalších částech je uvažována větší koncentrace bytových domů z hlediska návaznosti měřítka staveb na průmyslové plochy podél železničního koridoru. Směrem k vesnicím by bytové domy postupně přecházely v domy rodinné. Průmyslové stavby by využívaly reliéfu terénu a byly by částečně zahloubeny do terénu s ohledem na šíření hluku.

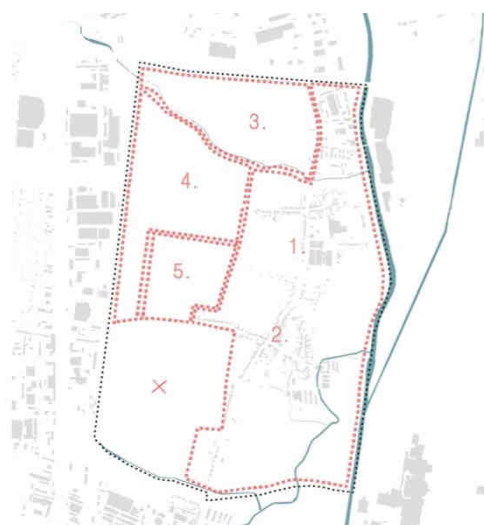
2.6.2.1. ETAPIZACE

Pro řešení rozsáhlého území je navržena idea etapizace, která definuje postup výstavby. Rozdělena je do pěti etap, které se navzájem prolínají.

Podrobnější informace viz výkres etapizace.



obr. 7 – Ideové řešení rozdělení území



obr. 8 – Návrh etapizace

Etapa 1. a 2.

První i druhá etapa se zabývá obnovou a dostavbou stávajících vesnic Dolní Heršpice a Přízřenice s ohledem na jejich historická jádra.

Jedná se například o zklidnění jádra Přízřenic od nákladní dopravy, navržení nové sportovní plochy či dostavbu ulice Modřické rodinnými domy.

V rámci této etapy je již zapotřebí zabývat se dopravním napojením na stávající komunikace. Jedná se zejména o MÚK Moravanská - Vídeňská a Modřický obchvat. Dále je vhodné řešit pěší napojení na ulici Vídeňskou z hlediska pracovních příležitostí, ale také pro dostupnost tramvajové linky č. 2.

Současně s realizací rozšíření dálnice D1 by mělo dojít k řešení protihlukové bariéry, která je pro novou zástavbu nezbytná.

V těchto dvou fázích je veřejná doprava ponechána beze změn.

V rámci této etapy byla také navržena nová ulice Jerošovická v Dolních Heršpicích, která byla předmětem předdiplomního projektu.

Hlavním cílem návrhu bylo vytvořit novou uliční zástavbu, která by respektovala stávající urbanistickou strukturu, nenarušovala by historicky cenné území a byla by díky respektování přírodního charakteru lokality co nejméně nápadným doplňkem stávající struktury.

Nová ulice s názvem Jerošovická vychází z tvaru řeky Leskavy a navazuje na přirozeně rostlou strukturu stávajících ulic. Tvar ulice vytváří jasně vymezený prostor - veřejnou zahradu-park, který navazuje na soukromé zahrady domů stávajících i nových. Uprostřed je navržen rybník, který vznikl v návaznosti na historický rybník nacházející se uprostřed Jižního náměstí. Navržená zástavba se skládá převážně z rodinných domů, které respektují podlouhlou historickou parcelaci a jsou tvarově rozmanité.



obr. 9 – Návrh urbanistické struktury
v rámci předdiplomního projektu

Etapa 3.

Diplomová práce se zabývá již konkrétním návrhem etapy třetí s názvem Dolní Heršpice – Pod Větrolamem, která navazuje na předchozí fázi.

Vymezené území je severní částí KÚ Dolní Heršpice a je sevřeno mezi dálnicí D1 a potokem Leskava.

Tato etapa spočívá zejména v ideovém urbanistickém návrhu v navržených plochách pro bydlení.

Součástí této fáze je návrh ploch vybavenosti při ulici Havránkové a nové mateřské školky, která navazuje na střední pěší pás.

Z hlediska veřejné dopravy je nové území pokryto prodloužením stávající autobusové linky č. 49 s točnou na konci ulice, kdy by byl využit každý druhý spoj.

Území by tak bylo prozatím obslouženo veřejnou dopravou bez nutnosti prodloužení nové sběrné komunikace do dalších etap návrhu.

Železnice tvoří na jednu stranu hlukovou i dopravní bariéru, na druhé straně je však příležitostí pro rozvoj podnikání i pro možnost rychlé dostupnosti centra. Z tohoto důvodu navrhuji zavedení nové vlakové zastávky Dolní Heršpice. Bližší informace viz návrh dopravy.

Etapu 4.

Čtvrtá etapa návrhu řeší západní část Dolních Heršpic tzv. Hliniště. Významnou část tohoto území zabírají navržené plochy pro průmysl (definované v platné ÚPD) podél železnice. Tyto plochy skýtají potenciál v blízkosti stávající průmyslově – obchodní zóny, v napojení na ulici Vídeňskou přes MÚK a dále v těsném sousedství s železničním koridorem a vlakovou zastávkou.

V této etapě je již z důvodu navýšení počtu obyvatel počítáno se zahájením výstavby základní školy, která je opět situována v blízkosti středního zeleného pásu.

Veřejná doprava je zajištěna dalším prodloužením autobusové linky č. 49, která nově vede přes ulici Chlebodárovu. Tento spoj by byl posílen zejména v ranních a odpoledních hodinách.

Etapu 5.

Přízřenice – U Tratě tvoří poslední etapu návrhu a zahrnuje převážně plochy pro bydlení a vybavenost a školství.

V rámci této fáze je již navržena nová okružní autobusová linka od konečné tramvajové zastávky č. 12 přes nově navržené území a stávající vesnice zpět na konečnou zastávku.

2.6.2.2. DOPRAVA

Podmiňujícím faktorem pro dopravní dostupnost území je realizace napojení na ulici Vídeňskou, tedy pomocí zmiňované MÚK, která přemostí zároveň železniční koridor i ulici Vídeňskou. Křižovatka je velmi důležitá i pro stále se rozvíjející Moravany.

Druhá možnost napojení, tentokrát pod úrovní terénu, je navržena v ose ulice Chlebodárovu, v místě nové vlakové zastávky. V případě, že by nebyl realizován podjezd pro automobily, považuji za nezbytné napojit území alespoň podchodem pro pěší.

Návrh s ohledem na budoucí dopravní zátěž využívá zpracovaného projektu modřického obchvatu, který ulehčí centru Modřic a zároveň rychle území napojí na dálnici D2.

Dalším krokem byl návrh páteřní sběrné komunikace, která propojuje nové územní celky a napojuje se na stávající sběrné komunikace ulice Havránkova a Moravanská.

Oproti ÚPmB je v návrhu uvažováno pouze s jedním přechodem přes říčku Leskavu, v místě přerušení ÚSES.

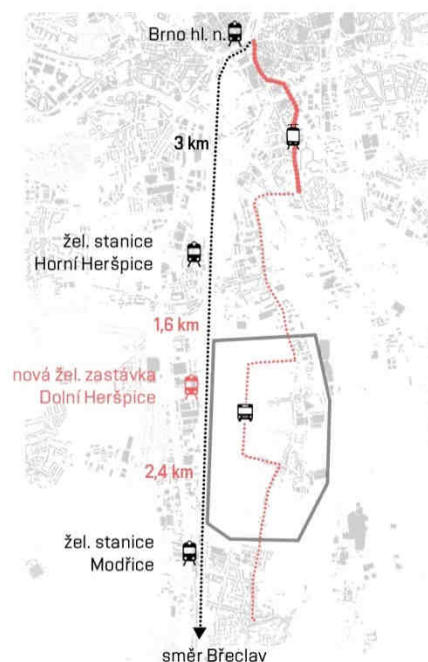
Vzdálenost centra města iniciovala vypracování rozboru dostupnosti veřejnou dopravou.

Porovnávány byly dva způsoby přepravy do centra. Informace byly převzaty ze současných jízdních řádů.

Z hlediska rychlosti přepravy vítězí jednoznačně železniční doprava. Rozdíl je více jak 10 minut.

Nová vlaková zastávka (ačkoliv se v těsné blízkosti 1,6 km a 2,4 km nacházejí zastávky Horní Heršpice a Modřice) má opodstatnění jak z hlediska rychlé dostupnosti centra pro stávající i nové obyvatele, tak z hlediska pracovních příležitostí v nových průmyslových plochách i pro obchodně-průmyslovou zónu při ulici Vídeňská.

Po dokončení poslední navržené etapy výstavby je počítáno se zmíněným okružním autobusovým spojem. Území by tak bylo obslouženo dvěma autobusovými linkami, železniční dopravou a díky pěšímu propojení s ulicí Vídeňskou i tramvajovou linkou č. 2.

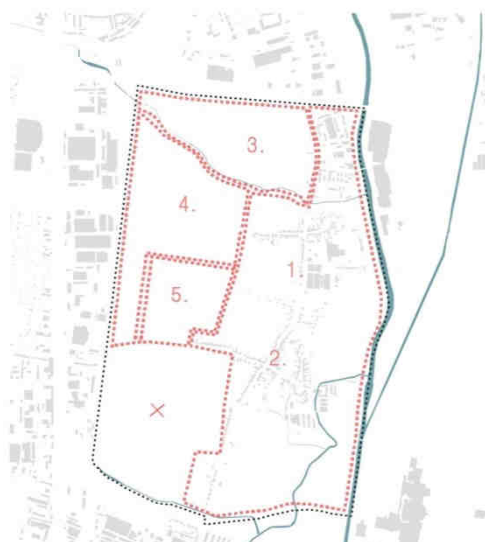


obr. 10 – Porovnání možných způsobů dopravního propojení s centrem Brna

2.6.3. BILANCE ÚZEMÍ

V území v současné době žije přibližně 1500 obyvatel. Urbanistický návrh počítá s nárůstem o 4567 obyvatel v rámci nových obytných celků, včetně vymezených rozvojových ploch v obou vesnicích.

Velikost řešeného území činí přibližně 380 ha. Téměř 70% z této rozlohy tvoří orná půda.



obr. 11 – Etapizace

	1-2 Dolní Heršpice Přízřenice	3 Dolní Heršpice Pod Větrolamem	4 Dolní Heršpice Hliniště	5 Přízřenice U Tratě
Zastavěné území stávající (bez ploch pro prac. aktivity)	50,9 ha	0,6 ha	-	-
Zastavitelné plochy rozvojové (bez ploch pro prac. aktivity)	19,1 ha	13,4 ha	16,6 ha	13,8 ha
Počet stávajících obyvatel	595+995	-	-	-
Počet nových obyvatel	561	966	1660	1380
Přibližná hustota osídlení	29,4 ob./ha	72 ob./ha	cca 100 ob./ha	cca 100 ob./ha

1500 stávajících obyvatel + 4567 nových obyvatel = 6067 obyvatel

Šestá část řešeného území, se kterou je v návrhu prozatím uvažováno jako s nezastavitelným územím sloužícím pro zemědělství, zabírá plochu 55 ha.

Mateřské školky



Ukazatel	25 dětí/1000 ob.
Návrh dle počtu obyvatel	= 152 dětí
Ukazatel počtu dětí na 1 třídu	24 dětí/1 třídu
Návrh	6-7 tříd
Stávající školka /kapacita /obsazenost	MŠ Zelná / 45 míst – 2 třídy / 100%

Návrh/ počet tříd / pozemek (30 m² nezastavitelné plochy na dítě)	MŠ Pod Větrolamem / 2-3 třídy / 2160 m²
	MŠ U Tratě / 2-3 třídy / 2160 m²

Základní škola



Ukazatel	90 dětí/1000 ob.
Návrh dle počtu obyvatel	= 546 dětí
Ukazatel počtu dětí na 1 třídu	30 dětí/1 třídu
Stávající škola /kapacita/obsazenost	ZŠ Bednářova / ca 336 míst / obsazenost 80%

Návrh / počet tříd / pozemek (34 m² nezastavitelné plochy na dítě)	ZŠ Heršpická / 10-16 / 16320 m²
--	---

Dům pro seniory



Ukazatel	4 místa/ 1000 ob.
Návrh dle počtu obyvatel	= 24 seniorů
Stávající dům pro seniory	-

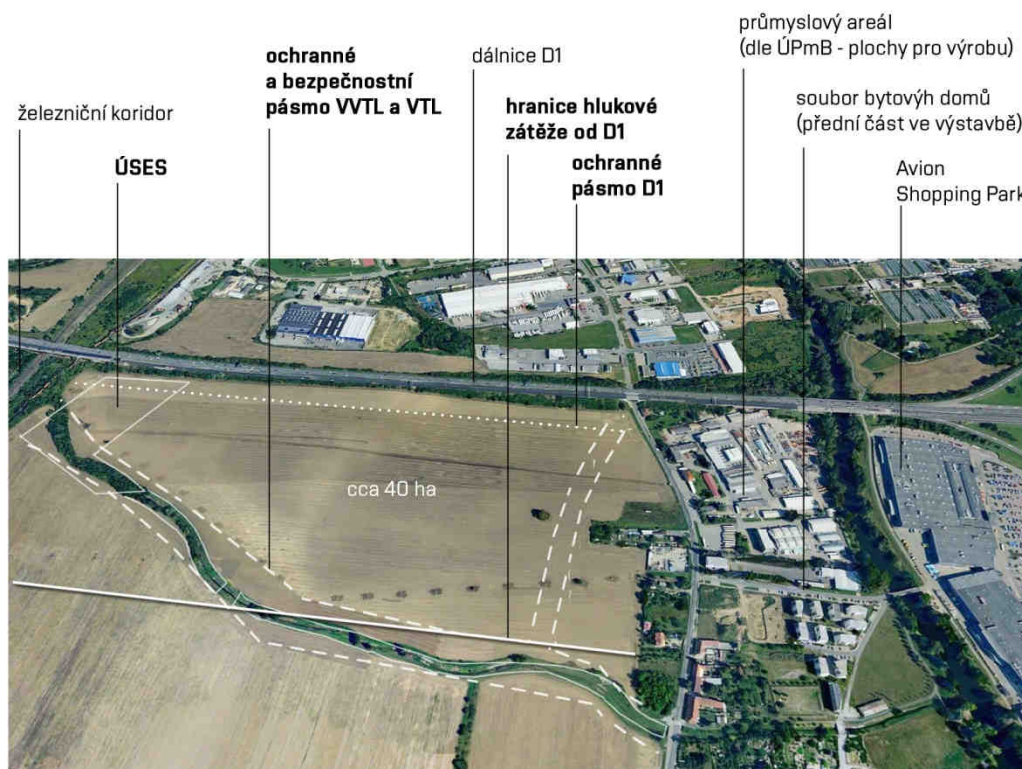
Návrh	Dům pro seniory v Dolních Heršpicích o kapacitě 30 míst
--------------	--

2.7. VÝŘEZ ÚZEMÍ

Předmětem řešení diplomové práce je severní část KÚ Dolních Heršpic o přibližné rozloze 40 ha. Lokalita je vymezená dálnicí D1, ulicí Havránkovou, železničním koridorem a řekou Leskavou.

V současné době je území téměř z 90% pokryto ornou půdou.

Konkrétními limity území jsou: vysoká hluková zátěž, bezpečnostní a ochranné pásmo VT, ÚSES, ochranné pásmo dálnice D1 a rozliv vody.



obr. 12 – Pohled na řešené území ^[10]

Platný ÚPmB navrhuje plochy pro pracovní aktivity a část pro smíšené plochy výroby a služeb. Více viz výkres analýza územního plánu.

Pokud uvažujeme s plochami pro bydlení, je dle mého názoru vhodné v této části řešeného území plochy pro průmysl vynechat a soustředit je do lokality u železničního koridoru. Tyto plochy by byly další hlukovou zátěží pro tuto část území.

2.7.1. URBANISTICKÝ KONCEPT – IDEA ŘEŠENÍ

Porovnáme-li potenciál pro bydlení v rámci celého řešeného území, je území přímo pod dálnicí D1 nejvíce znevýhodněné. Jedná se zejména o hlukovou a dopravní bariéru ale i o možný rozliv vody.

Budoucí výstavba je tak podmíněna vstupními investicemi v podobě protipovodňové a protihlukové stěny. Zjednodušeně řečeno, realizací dvou bariér můžeme získat „uzavřený“ prostor pro budoucí využití.

„Uzavřenost“ mi odpověděla na otázku: „jaký mají lidé důvod stěhovat se do takového území, zejména pak do řešené přední části, která je ovlivněna spoustou negativních faktorů?“

Idea návrhu tedy spočívá ve snaze vytvořit „izolovaný“ prostor, který by nabízel plochy pro rozvoj bydlení uvnitř nehostinného prostředí.

Uzavřenost spočívá v obklopení ploch pro bydlení zelení, která bude volně přecházet do zastavitelného území a naopak.

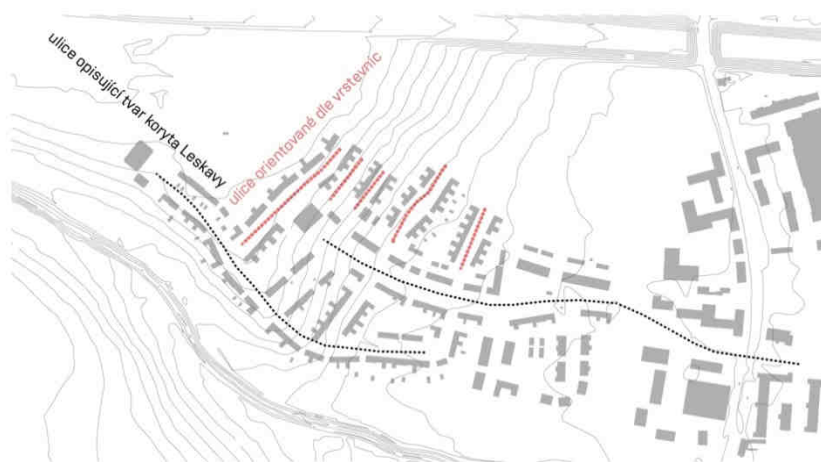
Jelikož novou rozvojovou plochou zabíráme vzácnou zemědělskou půdu, je zapotřebí zástavbu řešit intenzivně s ohledem na současné urbanistické trendy – chytrá města.

Návrh se zároveň snaží reagovat i na vlnu suburbanizace, která v posledních letech zatěžuje města. Hlavní podstatou práce je snaha o soustředěnou intenzivní zástavbu rozvíjející se podél ulic s veřejnými prostory, vybaveností a základními definovanými regulativy.

2.7.2. URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Základní myšlenkou návrhu bylo vytvoření „místa pro bydlení“. Vzhledem ke značnému množství negativních vlivů okolí bylo cílem, v této části řešeného území, vytvořit dominantní zklidňující rekreační zónu, která bude sloužit nejen obyvatelům severní části území. Obklopující zelený prostor bude disponovat funkcí rekreační, sportovní, ale zároveň bude bariérou optickou, zčásti hlukovou a také bude přispívat k čistějšímu ovzduší.

Prstenec zeleně definuje zastavitelnou plochu, která svou velikostí vychází ze stávajících urbanistických struktur v území.



obr. 13 Urbanistický návrh

Tvar území reaguje na geografické podmínky i členitost terénu. Tvary ulic opisují tvary vrstevnic a koryta říčky Leskavy.

Domy se rozvíjí podél jednotlivých ulic a definují veřejné prostory.

Zástavba je převážně tvořena bytovými a rodinnými domy, které zahradami navazují na zelený pás.

Snahou bylo vytvořit jedinečný charakter každé ulice, ať už tvarovým uspořádáním, či pomocí vegetačních ploch.

2.7.2.1. FUNKČNÍ ČLENĚNÍ

Funkční členění území navazuje na stávající funkční plochy.

V severní části ulice Havránské navazuje na stávající průmyslový areál plocha pro pracovní aktivity, konkrétně plocha pro výrobu. Námětová studie nastiňuje možné využití areálu „U Křížku“ pro výrobu, ve kterém bude možné umisťovat výrobní provozovny, které negativně nebudou ovlivňovat okolí.

Areál bude možné využít pro stavbu jednopodlažních univerzálních hal s plochými střechami, jedno – až dvoupodlažních administrativních objektů se sedlovými střechami či jako skladovací plochy. Přípustné jsou: provozovny výroby a služeb s kancelářským zázemím, administrativní budovy, maloobchodní a velkoobchodní provozovny či showroomy. Vylučuje se situování provozu, který vyžaduje kamionovou dopravu z důvodu negativního zatížení stávající komunikace Havránské.

Dělicím článkem mezi průmyslem a bydlením jsou plochy vybavenosti, kde je situován obchod, restaurace/jídlna s návazností na zeleň i plochy pro pracovní aktivity. Může zde být umístěna pošta, kadeřnictví, zdravotnické služby, administrativa a další funkce, které podstatně neruší bydlení.

Objekty jsou navrženy jako jednopodlažní s možností využití podkroví.

Situování ploch pro vybavenost do této části území je výhodné, neboť se nachází na křížení nové i stávající zástavby a může tak sloužit obyvatelům obou částí.

Třetí plochou, podél ulice Havránské, je plocha pro bydlení v bytových domech, která navazuje na protější zástavbu až pěti podlažních bytových domů. Zástavbu tvoří dvou až tří podlažní bytové domy se sedlovými střechami. Parkování je zajištěno při vjezdech do ulice v samotném parkovacím domě a krytým parkovacím stáním pro skupinu domů v 1 NP.

Zmíněné funkční plochy jsou vymezené zeleným pásem, jehož základ vychází z bezpečnostního pásma plynovodu. Pás tak odděluje průmyslovou zónu od ploch pro bydlení a navazuje na druhou část bezpečnostního pásma podél říčky Leskavy a na rekreační zónu pod dálnicí D1. Na plochy zeleně jsou navázány jednotlivé veřejné prostory s dětskými i sportovními hřišti, přírodním amfiteátre využívajícím terénní sklonitost, zahrádkářskou kolonii i dalšími denními aktivitami. Plochy jsou propojené cyklostezkami i pěšími trasami.

Zeleň vymezuje plochu pro bydlení, která je tvořena převážně dvou až třípodlažními objekty pro bydlení se sedlovými i plochými střechami.

Plocha je protnuta dělicím pásem pro pěší, který tvoří významnou trasu napříč celým územím, a na který jsou navázány školky a škola. Jedna z nich se nachází zde.

V dominantní ose hlavní ulice se dále nachází víceúčelové centrum s kulturním sálem, knihovnou a venkovním altánem. V nejzápadnější části území je situován sportovní areál navazující na okolní krajinu.

2.7.2.2. DOPRAVA

Územím prochází nová sběrná komunikace, navazující na další rozvojové části – etapu 4. a 5. Komunikace je připojena na stávající komunikaci funkční skupiny B – ulici Havránkovu v místě napojení budovaného obytného souboru. Pro zajištění plynulého přechodu je území připojeno kruhovým objezdem, který rovněž zajistí snížení průjezdné rychlosti na ulici Havránkové.

Na novou sběrnou komunikaci navazují obslužné jednosměrné komunikace s výhybnami i obousměrné komunikace, které jsou řešeny jako obytné zóny. V obslužných komunikacích je navržena snížená rychlost na 20 km/h a zpevněné plochy jsou navrženy v jedné úrovni. Na obytnou zónu upozorňuje rovněž zvýšený práh při vjezdu do ulice.

Parkování je navrženo dle platné normy ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Pro bytové domy ve východní části území jsou navržena krytá odstavná stání v rámci bytového komplexu a pro skupinu domů parkování v samostatném objektu.

Pro ostatní bytové domy a domy se smíšenou funkcí jsou navržena krytá odstavná stání v podobě carportů a parkovací stání na terénu.

Pro rodinné domy je počítáno s odstavnými stáními před domy pro dvě auta. V případě jednoho stání před domem je počítáno s garážovým stáním v rámci domu. V jednotlivých ulicích jsou rovněž navržena parkovací stání pro skupiny domů.

Veřejná doprava je zajištěna zpočátku prodloužením autobusové linky č. 49 s točnou před mostem přes Leskavu tak, aby bylo možné zajistit obslužnost bez ohledu na další etapy výstavby.

Již v této etapě by bylo výhodné zavedení nové vlakové zastávky, ke které by byla zpřístupněna cesta pro pěší, případně pro automobily propojením nové sběrné komunikace s ulicí Chlebovářovou.

2.7.2.3. STRUKTURA ZÁSTAVBY

Zástavba je složena z rodinných a bytových domů, případně z rodinných domů o dvou bytových jednotkách či domů s možnou doplňkovou funkcí v parteru. Domy i přiléhající zahrady jsou tvarově, hmotově i velikostně rozmanité.

Celá struktura navazuje na stávající urbanistické celky.

Domy svým tvarem i střechami reagují na členitost terénu, a tím ovlivňují pohledy na celou strukturu i jednotlivé průhledy při průjezdu zástavbou a z oken rodinných domů.

Střechy zároveň přispívají k naplnění pojmů ekologický urbanismus a chytré město (Smart City), které byly jedním z cílů návrhu.



obr. 14 Schwarzplan s novou zástavbou

Ulice orientované na osu V - Z a hlavní ulice disponují domy se sedlovými střechami. Domy by tak byly schopny díky moderním technologiím využívat paprsky jižního slunce pro výrobu elektrické energie. Přebytkem energie by následně zásobovaly veřejné osvětlení či provoz domů veřejné a občanské vybavenosti.

Naopak domy s plochými střechami jsou situovány na osy ulic S - J, v nejnižším a nejvyšším místě terénních výšek. Domy v jižní části území (v nejnižším místě) umožňují průhledy na vesnici. Naopak domy s plochou střechou v severní části svým terasovitým uspořádáním reagují na terén a díky zeleným střechám zpřijemňují pohledy na vesnici z vyšších částí pozemku.

Ploché střechy jsou navrženy jako vegetační z důvodu estetického, ale také ekologického. Zachytávaná srážková voda ze střech by mohla být následně využita jako voda užitková, či na zalévání zahrad. Dešťová voda by byla dále zachytávána retenčními nádržemi v rámci každého domu a dále velkou retenční nádrží v nejnižším místě řešeného území. Umístění nádrže je výhodné i vzhledem k vysoké hladině podzemní vody, kterou by mohla být nádrž zásobena. Voda by byla následně využívána pro zalévání vegetace v rekreačních zahrádkách.

Rodinné domy jsou navrženy jako jednopodlažní i dvoupodlažní (v případě sedlové střechy s možností využití podkrovního podlaží). Bytové domy jsou dvoupodlažní až třípodlažní se sedlovými střechami.

Urbanistická struktura respektuje územní limity. V ochranném pásmu VVTL a VTL kolem Leskavy se nenacházejí žádné stavby. ÚSES je komunikací dělený pouze v místě navrženého přerušení. Zástavba rovněž respektuje ochranné pásmo dopravních staveb podél dálnice D1.

2.7.2.4. ZELENĚ

Jak již bylo zmíněno, cílem návrhu bylo s ohledem na negativní vlivy okolí, vytvořit dominantní zklidňující prvek. Ten představuje obklopující pruh zeleně skládající se z pásu okolo Leskavy, dělícího pásu mezi průmyslem a bydlením, jejichž základy vycházejí z ochranného pásma VVTL, a dále z navrženého parku pod dálnicí D1, který propojuje oba pásy.

Jedním z předpokladů návrhu parku s funkční zelení je i fakt, že „zelené“ plochy mají schopnost zachycovat jemné prachové částice a přispívají tak ke zlepšení stavu ovzduší. Výrazný zelený pás obepíná zastavěné území a jeho plochy plynule přecházejí do soukromé zeleně zahrad. V pásu jsou rozmístěny různé denní aktivity, které jsou propojeny sítí pěších tras i cyklostezek.

Přímo pod dálnicí D1 a za průmyslovým areálem je navržena zapojená struktura zeleně, kterou tvoří pás jehličnatých stromů. Stromy tvoří hlavní optickou (hlukovou) bariéru a volně přecházejí v rekreační zeleň listnatých stromů.

Zeleň přispívá k vytvoření jedinečného charakteru každé ulice i prostorů mezi zahradami.

Hodnotnou součástí území je i říčka Leskava, jejíž koryto je upraveno hrázkováním a břehy jsou lemovány porostem tvořícím základ biokoridoru.

Zahrady rodinných domů jsou navrženy v různých velikostech od 160-480 m².

2.7.2.5. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Cílem návrhu bylo vedle ploch pro bydlení vytvořit i nezbytné plochy veřejných prostranství, které v současných satelitech často scházejí a znemožňují tak rozvoj veřejného života.

Dominantní osou, která protíná území, je pěší cesta propojující všech pět částí celého řešeného území. Cesta prochází zeleným pásem, dělí jednotlivá území a navazuje na školská zařízení. V tomto případě navazuje na mateřskou školku, před kterou se nachází odpočinková plocha. Trasa prochází skrz obytnou ulici přes zvýšený práh na komunikaci k trojúhelníkovému veřejnému prostoru, na který navazují domy se smíšenou funkcí v parteru s možností umístění kavárny či jiné doplňkové služby nezátěžující hlukem okolí. Prostoru dominuje kašna a symbolická duchovní stavba, která je součástí center obou stávajících vesnic. Veřejné prostranství volně přechází do zeleně soukromých zahrad bytových domů. Cesta dále navazuje na zmiňovaný park. Prochází kolem nádrže, navazuje na rekreační zahrádky a na chodník v ulici Havráňkové.

Výraznou veřejnou plochou je dále prostor před víceúčelovým centrem, které může sloužit jako místní kino, divadlo či pro pořádání různých akcí typu oslav nebo třeba svateb. Na vnitřní sál navazuje venkovní prostor s altánem. Tato plocha je ve výrazném terénním svahu a umožňuje tak průhled na stávající vesnice, nejvíce pak ze střechy centra. Díky terénnímu rozdílu je možné parkovat pod tímto objektem.

Veřejné prostranství dále tvoří park, který disponuje mnoha aktivitami – hřišti, sportovním areálem, ale také přírodním amfiteátre, který využívá sklonitosti uměle vytvořených valů. Amfiteátr využívá blízkosti sportovního areálu pro zázemí.

Při vjezdu do řešeného území je na křížení situována plocha veřejné vybavenosti s obchodem a restaurací. Zahrádka restaurace rovněž navazuje na okružní zeleň.

2.7.2.6. REGULATIVY

Nedílnou součástí nového urbanistického celku jsou prostorové, plošné i materiálové regulativy, které zajistí jednotnost a kompoziční řád v území.

Základním předpokladem je respektování stavební čáry, na níž je vždy situováno vstupní průčelí domu.

Domy je nutné, dle terénního reliéfu, přizpůsobovat tak, že v některých případech je zahrada v odlišném podlaží než hlavní vstup do domu. Vždy by měla navazovat na hlavní obytný prostor domu.

Střechy domu jsou navrženy jako sedlové a ploché vegetační, podle konkrétního místa.

Domy se sedlovými střechami je v dílčích segmentech možno doplnit o střechy ploché – vystupující části domu. Střechy u hospodářských objektů se připouští sedlové či pultové. Podlažnost domů je vyznačena viz výkres – dle jednotlivých lokalit se připouští domy s jedním nadzemním a podkrovním podlažím, domy se dvěma nadzemními podlažími (navíc případně i s podkrovním podlažím) a dále třípodlažní domy (rovněž s možností využití podkroví).

Zásadním regulativem je orientace hřebene rovnoběžně s komunikací, v ojedinělých případech kolmo k přilehlé komunikaci. Ve střešní rovině domů lze umístit vikýře.

Domy s plochými vegetačními střechami jsou navrženy jako jednopodlažní a dvoupodlažní. Doprovodné objekty jsou s plochými střechami.

Základním předpokladem návrhu je jednotící materiálový charakter území. Fasády domů mohou být omítané v pastelových barvách, obloženy dřevěným, kamenným či cihelným obkladem, případně jiným, který nebude narušovat celkovou koncepci. Nepřipouští se fasády v barevných sytých odstínech.

Krytiny střech se navrhují v odstínech šedé a hnědé.

Oplocení zahrad je možné řešit pouze v podobě tvarovaných živých plotů či laťkových dřevěných do max. výšky 1,3 m. Soukromé předzahrádky mohou být oploceny pouze živými ploty.

Popelnice pro rodinné domy budou skryty v boxech na domovní odpad. Místa pro tříděný odpad budou řešeny opět zakrývacími konstrukcemi.

2.7.2.7. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ (ZÁKLADNÍ INFORMACE PŘEVZATY Z ÚZEMNÍ STUDIE Z R. 2009)

Zásobení vodou

„Řešené území je zásobeno pitnou vodou z rozvodů tlakového pásma 1.1. - 2x vodojem Moravany o objemu 4000 m³.

Vodovodní síť je v poměrně dobrém stavu, dostatečně kapacitní a svými parametry vyhovuje i požárním předpisům pro stávající zástavbu.

Pro novou zástavbu se předpokládá jen rozšíření stávajících řadů. Vše vyžaduje podmiňující investice, zejména napojení vodojemů Moravany na vodojem Nebovidy (VOV).“^[13]

Odkanalizování území

„Stáří stok je převážně 35-40 let a jejich stav je poměrně dobrý. Jejich výškové uložení je v některých místech velmi mělké s ohledem na zaústění do vodotečí. V části obcí ještě kanalizace chybí a jsou zde žumpy na vyvážení (případně se vsakováním na vlastním pozemku). Kapacita řadů je převážně vytížena a další napojení srážkových vod již nesnese.“^[13]

Pro nové území je navržena kanalizace oddílná pro možnost využití srážkových vod.

Součástí každého objektu bude retenční nádrž. V nejnižším místě území je dále navržena velká retenční nádrž s estetickou úpravou.

Zásobení plynem

„V severní části řešeného území je položen VTL plynovod DN 300/40, z něhož odbočuje přípojka DN 150 a DN 80. Celý systém NTL řadů se od roku 1976 postupně rozšiřuje a zemní plyn je využíván na vaření, přípravu TUV a vytápění (i ve výrobních a zemědělských objektech), kde nahrazuje postupně lokální vytápění tuhými či kapalnými palivy. Síť je dimenzována na 100% plynifikaci. Kapacitní STL řad DN 300 je položen podél ulice Vídeňské (mimo řešené území) a v Modřicích (naproti Frutě).

Pro novou zástavbu na nových plochách se navrhuje propojení řadů STL v Modřicích, v ulici Vídeňské, Kšírové a Bernáčkové přes novou zástavbu.“^[13]

Zásobování elektrickou energií

„V současné době je řešené území zásobeno z volného vedení VVN č. 165 z TR Sokolnice (vše 110 kV). Distribuční síť je napájena ze sítí VN 22 kV. V řešeném území je síť VVN nadzemní (v severozápadním cípu). Vedení 22 kV je jak nadzemní, tak kabelové. Ostatní distribuční rozvody v zástavbě jsou převážně kabelové (NN). Vytápění elektrickou energií je minimální.“^[13]

2.7.2.8. SMART PRINCIPY

Vzhledem k záboru půdního fondu je nutné řešit území s ohledem na trvale udržitelný rozvoj a rovněž s důrazem na principy „chytrého“ města.

Struktura zástavby je navržena s ohledem na světové strany. Tomu se přizpůsobují i jednotlivé tvary střech.

Domy se sedlovými střechami budou díky sklonu střech a jižní orientaci zachytávat slunce a vyrábět elektrickou energii. Přbytek bude využíván pro budovy veřejné a občanské vybavenosti či veřejné osvětlení a napájení elektromobilů či elektrokol.

Domy s plochými střechami naopak přispívají ke vsakování dešťové vody a možnosti využít ji následně jako vodu užitkovou. Navíc přispívají k izolaci samotných budov.

Další využití vody, například pro zalévání, umožňuje retenční nádrž s přepadem ve spodní části pozemku, která navazuje na zahrádkářskou kolonii.

Nové objekty by byly stavěny ve standardu pasivních domů či domů s téměř nulovou spotřebou energie. To znamená, že domy budou disponovat velmi nízkou energetickou náročností a jejich spotřeba energie bude ve značeném rozsahu pokryta z obnovitelných zdrojů.

Tímto zajistíme i vyšší hodnotu pro uživatele, kdy i přes na první pohled nepěkné umístění ušetří energii.

Tyto principy jsou zakotveny i v nové směrnici o energetické náročnosti budov, která požaduje, aby počínaje rokem 2020 byly nové budovy v zemích EU téměř energeticky nulové.

Dalším principem „chytrého“ města může být například inteligentní pouliční osvětlení, které dokáže reagovat na intenzitu světla. Jsou vybaveny senzory, které se rozsvítí až při pohybu. Díky stmívání mají výraznou úsporu elektrické energie. Mohly by být dále vybaveny wi-fi, dobíjecími zásuvkami pro elektromobily či SOS tlačítkem pro přivolání pomoci.

Wi-fi připojením mohou být vybaveny rovněž lavičky v parku či v prostorech mezi domy.

K celému konceptu „smart“ přispívá i nově zřízená vlaková zastávka či nová okružní linka autobusu. Zajištěním výhodného a rychlého spojení s centrem eliminujeme nutnost dojíždět do centra individuální automobilovou dopravou.

2.7.3. BILANCE 3. ETAPY

Plocha řešeného území	40 ha
Plocha zastavitelných ploch	15,4 ha pozn. z toho 0,6 ha zastavěného území
Plochy bydlení v BD	2,0 ha
Plochy bydlení v RD	7,6 ha
Plochy bydlení se smíšenou funkcí v parteru	0,2 ha
Plochy výroby	1,4 ha
Plochy veřejné (občanské) vybavenosti	1,2 ha
Plochy ostatní (komunikace a veřejná prostranství)	4 ha
Plochy pro sport a rekreaci (park a sportovní areál)	23 ha
Počet bytů	117
Počet rodinných domů	184
Počet obyvatel v bytech	304 Pozn. 2,6 ob./byt
Počet obyvatel v rodinných domech	662 Pozn. 3,6 ob./byt
Požadovaný počet odstavných stání pro bytové domy a domy se smíšenou funkcí	146 Pozn. 1,0 aut/byt do 100m ² x 1,25 součinitel vlivu stupně automobilizace
Požadovaný počet parkovacích stání pro bytové domy a domy se smíšenou funkcí	19 Pozn. 20 ob./stání x 1,25 součinitel vlivu stupně automobilizace
Celkový počet stání pro BD dle návrhu	176
Počty stání pro rodinné domy	2 stání/RD + odstavná parkovací stání
<hr/>	
Počet obyvatel celkem	966 Pozn. Stávající počet obyvatel vesnic: 595+905=1500
Hustota osídlení	cca 72 ob./ha pro 13,4 ha zastavitelné plochy (bez ploch výroby) Pozn. Stávající průměrná hustota osídlení cca 29,4 ob/ha

3. ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo prověření umístění ploch pro bydlení pod dálnicí D1 v jedné z rozvojových lokalit města Brna.

Námětová územní studie tak poukazuje na možnost lokalizace bydlení do tohoto území za předpokladu vstupních investic v podobě protihlukové a protipovodňové stěny. Vzhledem k postupnému vyčerpání rozvojových lokalit, jsou tyto plochy další možnou alternativou k řešení.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam literatury

SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 2. české vyd. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8.

HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů: urbanismus do kapsy*. 2., dopl. vyd. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.

KOHOUT, Michal, David TICHÝ a Filip TITTL. *Collective housing / Hromadné bydlení: a spatial typology /systematika prostorových typů*. 1. vyd. Praha: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, Ústav nauky o budovách, 2015, 208 s. ISBN 978-80-01-05848-0.

NEUFERT, Ernst. *Navrhování staveb: příručka pro stavebního odborníka, stavebníka, vyučujícího i studenta*. 1. vyd. Praha: Consultinvest, 1995. ISBN 80-901-4864-6.

KUČA, Karel. *Brno: vývoj města, předměstí a připojených vesnic*. 1. vyd. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-862-2311-6.

Podklady pro před-diplomní projekt a diplomovou práci: Územní studie rozvojového území Brno – jih z roku 2009, zpracovatel: atelier ERA, sdružení architektů Fixel & Pech

Předdiplomní projekt v rámci specializovaného ateliéru TG12 ze zimního semestr 2016/2017, zpracovatel: Bc. Veronika Kavková

Zákony a vyhlášky

Norma ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

Vyhláška č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb

Vyhláška č. 15/2007 o ochraně zeleně ve městě Brně

Odkazy

- [1] *Velký městský okruh Brno – oficiální stránky o výstavbě* [online]. [cit. 2017-04-13]. Dostupné z: <http://www.mestsky-okruh-brno.cz/>
- [2] *Severojižní tramvajový diametr - SJTD* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://www.bрно.cz/doprava/velky-mestsky-okruh/severojizni-tramvajovy-diametr-sjtd/severojizni-tramvajovy-diametr-ii-stavba/>
- [3] *České dálnice: Dálnice D1* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d1/>

- [4] *Vysokorychlostní železnice: Vysokorychlostní trať Praha – Brno* [online]. [cit. 2017-04-13]. Dostupné z: <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trat-praha-brno/>
- [5] *Europoint Brno: Projekt přestavby železničního uzlu* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://europointbrno.cz/>
- [6] *Mapy.cz: Letecká* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- [7] *Brno: Mapa brownfields* [online]. [cit. 2017-04-12]. Dostupné z: http://gis5.brno.cz/flex/flexviewer/index.php?project=gismb_brownfields_public
- [8] KUČA, Karel. *Brno: vývoj města, předměstí a připojených vesnic*. 1. Praha: Baset, 2000. ISBN 80-862-2311-6.
- [9] PETRIVO. Obyvatelé Heršpic u rybníčku na návsi. In: *Fotohistorie* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://www.fotohistorie.cz/FullFoto.aspx?photoID=26526>
- [10] *Mapy Google* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/>
- [11] *Brno: Územní plán města Brna - plán využití území – doplňující výkres* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://gis.brno.cz/ags/upmb/>
- [12] *Brno: Připravovaný Územní plán města Brna - výkresová část* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/pripravovany-uzemni-plan-mesta-brna-upmb/koncept-textova-a-vykresova-cast/>
- [13] Podklady pro před-diplomní projekt a diplomovou práci: Územní studie rozvojového území Brno – jih, zpracovatel: atelier ERA, sdružení architektů Fixel & Pech
- [14] Český statistický úřad: *Statistický lexikon obcí - 2013* [online]. [cit. 2017-04-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/24336427/4116130557.pdf/452ff094-a501-44ab-8a63-9effe7693e97?version=1.0>
- [15] *Nízkoenergetický bytový projekt BERNÁČKOVA – II. etapa* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://www.byty-bernackova.cz/lokalita.php>
- [16] Česká televize: *Boj Dolních Heršpic a Přízřenic za odtržení od Brna pokračuje* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/zpravodajstvi-brno/zpravy/144256-boj-dolnich-herspica-a-prizrenic-za-odtrzeni-od-brna-pokracuje/?mobileRedirect=off>
- [17] *Archiweb.cz: Urbanistický masakr na jihu Brna v Přízřenicích* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://www.archiweb.cz/salon.php?action=show&id=6184&type=10>
- [18] *Brno: Územní studie Modřická* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/us-modricka/>
- [19] *Portal Cenia: INTERMODÁLNÍ LOGISTICKÉ CENTRUM BRNO* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/download/%20RUIBX0pITTY2MF9vem5hbWVuaURPQ18xLnBkZ%20gJHM660_oznameni.pdf
- [20] *Pocitová mapa* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://www.pocitovemapy.cz/brno-2016/#14/49.1440/16.6256>
- [21] *Brno: Pocitová mapa* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/Strategie_pro_Brno/foto/pocitova_mapa/brno_poc_mapa.jpg
- [22] *IBrno.cz: Co vše o Brně prozrazují statistiky* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://www.ibrno.cz/brno/59801-co-vse-o-brne-prozrazuji-statistiky.html>
- [23] Český statistický úřad: *Počet obyvatel v Jihomoravském kraji a jeho okresech v roce 2015* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/28532303/217027200.png/d646b1e4-de8c-48f2-a899-e1edb85081ce?version=1.0&t=1458291873423>
- [24] Český statistický úřad: *Demografický vývoj v Jihomoravském kraji v roce 2015* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xb/demograficky-vyvoj-v-jihomoravskem-kraji-v-roce-2015>

- [25] *ABRAST: Počet obyvatel Brna klesá, stěhují se za hranice města* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://www.brast.cz/pocet-obyvatel-brna-klesa-stehuji-se-za-hranice-mesta/>
- [26] *Ředitelství silnic a dálnic ČR: Celostátní sčítání dopravy 2010* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>
- [27] *Brno: Hluková mapa z pozemní dopravy pro území statutárního města Brna* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/hlukova-mapa/>
- [28] *Brno: Územní plán města Brna - U6 Ochranné režimy* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://gis.brno.cz/ags/upmb/>
- [29] *Zápis žáků do základních škol ve městě Brně: Brno - jih* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://zapisdozs.brno.cz/zakladni-skoly/brno-jih>
- [30] *Zápis žáků do mateřských škol ve městě Brně: Brno - jih* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://zapisdoms.brno.cz/mestska-cast/brno-jih>
- [31] *Brno: Spádovost základních škol* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: http://gis.brno.cz/mapa/spadovost-skol/?lb=zm-brno&ly=sps_1%2Csps_2&c=-598156%3A-1160771&z=4
- [32] *Brno: Cenová mapa města Brna č. 10* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: http://gis5.brno.cz/flex/flexviewer/index.php?project=gismb_cenova_mapa_10_public
- [33] *Mapy.cz: Z 19. století* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- [34] *Záplavová území* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: http://dpp.hydrosoft.cz/servis.dll?TMPL=AJAX_MAIN&QUALITY=70&IFRAME=1&FULLTEXT=1&TRANSPARENT=0&map=zatopy&TS=csu_obce_hr&TM=*csu_obce_hr&QI=-1&QY=C%5BKOD_OBEC_P%5DE500496
- [35] *Brno: Generel odvodnění města Brna* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-rozvoje-mesta/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/generel-odvodneni-mesta-brna/>
- [36] *Brno: Geologická mapa města* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: http://gis5.brno.cz/flex/flexviewer/index.php?project=gismb_geologie_public
- [37] *Vyhláška č. 15/2007 o ochraně zeleně ve městě Brně*
- *Brno: Vyhlášky, nařízení a opatření obecné povahy* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://www.brno.cz/sprava-mesta/dokumenty-mesta/vyhlasky-narizeni-a-opatreni-obecne-povahy/?cislo=1821&rok=2007&dokument=1&platnost=1>
- [38] *Česká geologická služba: Geologická mapa 1:50 000* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: http://mapy.geology.cz/geocr_50/
- [39] *Česká geologická služba: Komplexní radonová informace* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://mapy.geology.cz/radon/?center=-598800,-1160700&scale=50000>
- [40] *Brno: Mapa teplot povrchů pro rok 2015* [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: http://gis.brno.cz/mapa/teplotni-mapa/?lb=of-brno_2015&ly=tepmap0&c=-598156%3A-1160771&z=4
- [41] *Česká televize: R43 nemůže vést jinudy než přes Bystrc, říká strůjce územního plánu* [online]. [cit. 2017-05-08]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/zpravodajstvi-brno/zpravy/146783-r43-nemuze-vest-jinudy-nez-pres-bystrc-rika-strujce-uzemniho-planu/>
- [42] *Brno: Územní plán města Brna - T1 Zásobování pitnou vodou* [online]. [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: <http://gis.brno.cz/ags/upmb/>
- [43] *Brno: Územní plán města Brna - T3 Odkanalizování území* [online]. [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: <http://gis.brno.cz/ags/upmb/>
- [44] *Brno: Územní plán města Brna - T5 Zásobování plynem* [online]. [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: <http://gis.brno.cz/ags/upmb/>
- [45] *Brno: Územní plán města Brna - T6 Zásobování elektrickou energií* [online]. [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: <http://gis.brno.cz/ags/upmb/>

- [46] *Brno: REGULATIVY PRO USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ - obecně závazné vyhlášky statutárního města Brna č. 2/2004* [online]. [cit. 2017-05-16]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/dokumenty/soubor.php?cislo=9222&typ=1>
- [47] LUSAGA. Rijeka noise barrier A7.jpg. In: *Wikipedia* [online]. [cit. 2017-05-16]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/File:Rijeka_noise_barrier_A7.jpg
- [48] Highway-Acoustic-Walls-1b-468x323. In: *Web urbanist: Mufflers: 10 Artistic Acoustic Highway Noise Barriers* [online]. [cit. 2017-05-16]. Dostupné z: <http://weburbanist.com/wp-content/uploads/2015/03/Highway-Acoustic-Walls-1b-468x323.jpg>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

č.	číslo
DP	diplomová práce
KÚ	katastrální území
MHD	městská hromadná doprava
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŠ	mateřská školka
NP	nadzemní podlaží
STL	středotlaký plynovod
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPmB	územní plán města Brna
VTL	vysokotlaký plynovod
ZŠ	základní škola

SEZNAM PŘÍLOH

A -Kompletní dokumentace ve formátu B1

01	Vymezení řešeného území
02	Analýzy řešeného území – část 1.
03	Analýzy řešeného území – část 2.
04	Analýzy řešeného území – část 3.
05	Problémový výkres a hodnoty území
06	Urbanistická idea a cíle návrhu řešeného území
07	Návrh dopravy a etapizace řešeného území
08	Urbanistická struktura – idea a funkční členění
09	Urbanistická struktura – výkres širších vztahů
10	Urbanistická struktura – návrhový výkres
09	Urbanistická struktura – dopravní řešení
10	Urbanistická struktura – detail území

B - Kompletní dokumentace ve formátu A3 ve dvou vyhotoveních

Analytická část

01	Situace širších vztahů a vize města Brna
02	Vymezení řešeného území
03	Fotografie stávajícího stavu území
04	Fotografie stávajícího stavu území
05	Analýza struktury zástavby širší
06	Analýza struktury zástavby bližší
07	Historická analýza Dolních Heršpic
08	Historická analýza Přízřenic
09	Analytické údaje o obyvatelstvu
10	Analýza vlastnických vztahů
11	Analýza vybavenosti
12	Analýza vodstva
13	Analýza zeleně
14	Analýza výškových poměrů v území
15	Analýza geologické mapy a radonu
16	Analýza teplotních poměrů
17	Analýza dopravy
18	Analýza zatížení řešeného území hlukem
19	Analýza inženýrských sítí
20	Analýza územního plánu a rozvojových směrů
21	Analýza územní studie z roku 2009
22	Analýza řešených projektů v území

Návrhová část - celé území

23	Problémový výkres
24	Hodnoty území
25	Cíle návrhu
26	Základní idea návrhu
27	Plochy pro pracovní aktivity
28	Proč plochy pro bydlení?
29	Návrh etapizace – etapa 1.

	30	Návrh etapizace – etapa 2.
	31	Návrh etapizace – etapa 3.
	32	Návrh etapizace – etapa 4.
	33	Bilance území
	34	Návrh dopravy
	35	Rozbor dostupnosti centra veřejnou dopravou
Návrhová část – výřez území	36	Řešená část území diplomové práce
	37	Cíle návrhu
	38	Funkční členění území
	39	Bilance 3. etapy návrhu
	40	Návrhový výkres – širší vztahy
	41	Urbanistické řešení – hlavní výkres
	42	Stávající vrstevnice – orientace ulic
	43	Schwarzplan
	44	Dopravní výkres - návrh
	45	Řezy ulicemi
	46	Schéma veřejných prostranství
	47	Detail území
	48	Regulativy a pojem Smart
	49	Vizualizace
	50	Fotografie fyzického modelu

C - Prezentační plakát B1

D - Urbanistický model v měřítku 1:1000

E - CD s dokumentací celého projektu

POPISNÝ SOUBOR ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Vedoucí práce Ing. arch. Josef Sátora, CSc.

Autor práce Bc. Veronika Kavková

Škola Vysoké učení technické v Brně

Fakulta Stavební

Ústav Ústav architektury

Studijní obor 3501T014 Architektura a rozvoj sídel

Studijní program N3504 Architektura a rozvoj sídel

Název práce Územní studie jižního rozvojového území města Brna

Název práce v anglickém jazyce Urban study of development area city - Brno

Typ práce Diplomová práce

Přidělovaný titul Ing. arch.

Jazyk práce Čeština

Datový formát elektronické verze PDF

Abstrakt práce Cílem diplomové práce je návrh využití ploch území, které spadá do jednoho z navrhovaných rozvojových směrů města Brna. Řešeným územím je lokalita pod dálnicí D1, u soutoku řek Svatky a Svitavy, v městské části Brno-jih. V tomto území se nacházejí vesnice Dolní Heršpice a Přízřenice, které jsou sevřeny okolní zástavbou převážně obchodně-průmyslového charakteru. Předmětem diplomové práce je zejména prověření možnosti využití ploch pro bydlení, kterých v Brně ubývá. Výsledkem práce je urbanistická idea nastiňující možné funkční využití rozsáhlého území 380 ha a námětová studie urbanistické struktury v konkrétní vymezené části.

**Abstrakt práce
v anglickém
jazyce**

The aim of this diploma thesis is to elaborate an area which belongs to one of the proposed development directions of Brno city. The area is located under the D1 highway adjacent to the confluence of Svratka and Svitava rivers in the Brno-jih district. There are two villages in the area – Dolní Heršpice and Přízenice – which are surrounded by buildings of mainly business and industrial character.

The objective of this work is to review the possibility of utilizing the defined area for living as the number of similar areas in Brno is decreasing.

The result of the diploma thesis is an urbanistic idea outlining possible functional use of a large area covering 380 ha, and a thematic study of an urbanistic structure in a particularly defined part.

Klíčová slova

Brno-jih, Dolní Heršpice, Přížrenice, rozvojové území, rozvojový směr, urbanistická idea, urbanistická struktura, územní studie, funkční využití

**Klíčová slova
v anglickém
jazyce**

Brno-jih, Dolní Heršpice, Přížrenice, development area, development direction, urbanistic idea, urban structure, study of the territory, functional use

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY VŠKP

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 18. 5. 2017

Bc. Veronika Kavková
autor práce